Anno III. TORINO 17 Gennaio 1904 N. 3.

LA STAMPA SPORTIVA

Ippica - Atletica - Scherma
Ginnastica - Caccia - Tiri - Podismo
Giuochi Sportivi - Varietà

Automobilismo - Ciclismo
Alpinismo - Aerostatica
Nuoto - Canottaggio - Yachting

Esce ogni Domenica in 16 pagine illustrate.

(Conto corrente colla Posta).

DIRETTORI: NINO G. OAIMI E AVV. OESARE GORIA-GATTI - REDATTORE-CAPO: GUSTAVO VERONA

ABBONAMENTI
Anno L. 5 - Estero L. 10
Un Numero { Italia Cent. 10 / Estero .. 15 } Arretrato Cent. 20

DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE
TORINO - *Piazza Solferino, 20* - TORINO
TELEFONO 11-30

INSERZIONI
Per trattative rivolgersi presso
l'Amministrazione del Giornale

Il treno automobile Renard, una delle ultime invenzioni dell'industria automobilistica francese che figurerà alla prossima Esposizione d'Automobili di Torino.

altri treni esistevano a Versailles per usi militari; così un treno automobile Turgan-Foy prese parte al concorso Parigi-Nizza, promosso nel 1902 dalla *France Automobile*.

Però tutti questi sistemi non eliminavano entrambi i difetti.

In Italia prima ancora del Renard vennero ideati treni stradali a propulsione continua ed a curve corrette, e si possono citare gli studi del capitano Giulio Douhet e del capitano E. Cantono: di questi ultimi anzi vedremo all'Esposizione internazionale di Torino una *vittoria* ed un *coupé* trasformati per servire al doppio uso di trazione a cavalli e trazione elettrica, come pure disegni e fotografie dell'impianto per trazione con trolley e senza rotaia.

Fra tutti i sistemi proposti però, quello che meglio corrispose in patria è quello ideato dal colonnello e dal comandante Renard del parco aereostatico di Calais-Meudon. Il treno Renard, che sarà esposto all'Esposizione di Torino, formandone una delle migliori attrattive, è composto di un automobile, che nelle esperienze eseguite era una Darracq di 35 cavalli, di un bagagliaio, di una vettura per passeggeri e di due carri merci. La potenza generata della Darracq non è trasmessa soltanto alle ruote dell'automobile, ma bensì è suddivisa proporzionalmente a tutte le vetture, mettendo in moto per ogni vettura una coppia di ruote: ogni vettura diventa così motrice.

Questa trasmissione del moto si ottiene per mezzo di un albero longitudinale che va da un capo all'altro del treno; esso è interrotto negli intervalli fra vettura e vettura, e questi varii pezzi sono uniti con un giunto cardanico. Questo albero trasmette alle ruote posteriori di ciascuna vettura, con un differenziale simile a quello degli automobili ordinari, la forza necessaria alla propria trazione.

Questo sistema permette allo *chauffeur* dell'automobile di poter frenare tutte le vetture.

Mercè poi una speciale disposizione, consistente in un timone attaccato alla coda della vettura che precede e che per mezzo di una forcella articolata viene a comandare sull'asse delle ruote anteriori della vettura successiva, tutto il treno è comandato dal meccanico dell'automobile anche in direzione.

All'Esposizione di Torino potremo vedere questo nuovo treno stradale, e speriamo che le esperienze che certamente si faranno, siano coronate da buon esito, come quelle di Parigi.

Ing. Effren Magrini.

SERIE PEZZI **N. S. U.**

Depositari esclusivi per l'Italia:
C. FRERA & C. - Milano-Torino

I partecipanti all'Esposizione Internazionale di Torino

Il successo insperato - Il largo intervento estero

I clous del Salon Italiano - I festeggiamenti e le riunioni

La soddisfazione che lascia l'avverarsi delle più dorate illusioni e l'intensificarsi del lavoro ci tolgono ogni desiderio a lunghi ditirambi e alle volate iperboliche.

Ormai sicura e lusinghiera ci sorride la speranza che il successo insperato della nostra Esposizione basta da sè a dire tutto quanto noi tacciamo, e più che alle parole lasciamo all'evidenza delle cifre la spiegazione del nostro legittimo orgoglio e del nostro modesto linguaggio.

Domenica, 10 gennaio, alle ore 24 si sono irrevocabilmente chiuse, come era fissato, le iscrizioni alla Esposizione di Torino, e al momento dell'iscrizione il registro segnava il numero degli inscritti la cifra di 68 e al totale delle aree domandate metri quadrati 2465.

Chi avrebbe mai osato sperare che una prima esposizione d'automobili fatta in Italia raccogliesse un numero di adesioni che rappresenta il triplo e il quadruplo di quanto ebbero finora altri tentativi? Come avrebbe potuto il Comitato contenere nei 1800 metri quadrati, spazio utile avuto nelle gallerie del Valentino, questa pioggia insperata di richieste?

La soluzione del problema non fu nè breve, nè facile. Da una parte fu preziosa la cortese arrendevolezza del Comitato dell'Esposizione di Orticoltura che mise a disposizione nostra altri locali, dall'altra fu la buona volontà e la ragionevolezza degli espositori rinniti al Valentino martedì 12 corrente che rese possibile l'intesa, accettando una generale e proporzionale riduzione degli spazi domandati. In tal modo il Comitato, come gli impresari fortunati, ha potuto esporre il cartellino *tutto esaurito e tutto a posto*, e coloro che sono giunti in ritardo hanno trovato le porte chiuse.

Ecco l'elenco generale degli espositori ammessi:

1. Auto Garage Alessio di Torino (Mercedes, Kieger, De Dion, Martini, carrozzeria, costumi); 2. E. Wehrheim e C. di Torino (canotti ed automobili Darracq e Gobron Brillé, motociclette Clément, fanali Alpha); 3. Fiat (canotti e vetture); 4. G Paschetta di Torino (motociclette e biciclette Vanderer); 5. G. Ceirano di Milano e Torino (Panhard, Charron, Benz e Clément); 6. Fabbre e Gagliardi di Milano (motociclette Antoine, biciclette e accessori); 7 Stucchi e C., Milano (automobili, motociclette e biciclette); 8. Fratelli Picena, Torino (Antoine, motociclette e biciclette Peugeot); 9. Società Taurinia, Torino (automobili e chassis); 10. Mario Beano di Torino (motocicletta Sarolèa e accessori e biciclette).

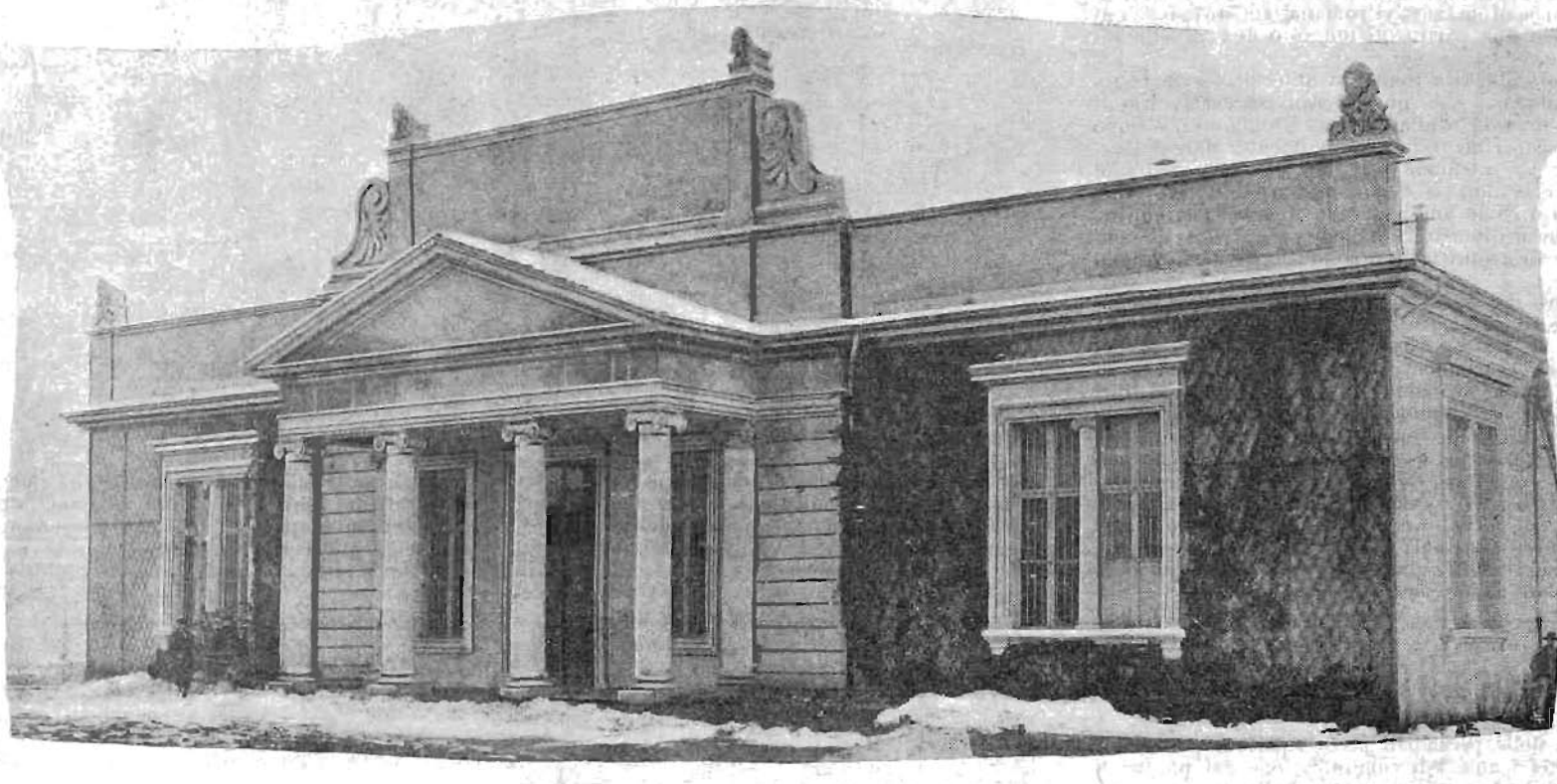
11. Carlo Quagliotti di Torino (automobili, canotti Hurtu e motociclette Quagliotti); 12. Ingegnere E. Rosselli di Torino (motociclette e vettura); 13. Corrado Frera e C., Milano (motociclette Zedel e N U S, accessori, fanali, ecc.); 14. Isotta Fraschini e C., Milano (vetture e chassis Isotta e Fraschini); 15. Fabbrica Florentia, Firenze (vetture, chassis Florentia); 16. Pasteur di Genova, accessori); 17. De Dietrich di Luneville (vetture Camiot e chassis De Dietrich); 18. Croizat, Torino (automobili Oldsmobile, motociclette e biciclette Rambler); 19. Direzione Touring-Club Italiano di Milano (materiale, carte automobilistiche); 20. Sindacato del Freno Bowden, Parigi (freno).

21. Carlo Scotti di Milano (motociclette e biciclette Cito); 22. A. Squaglia di Genova (automobili Rochet Schneider); 23. Carlo Mantovani e C., Torino (motocicletta Invicta, accessori e gomme); 24. Agenzia Italiana fabbrica Continental di Milano (pneumatici); 25 Ing. L. Morena di Torino (automobili e canotti a vapore Serpollet); 26. Fratelli Girard, Torino (treno automobile Renard); 27. Col. Cantono di Firenze (vetture elettriche, avantreno sistema Cantono); 28. E. Reinach di Milano (olio, lubrificanti Obleitz); 29. Pirelli e C., Milano (pneumatici); 30. Michele Ansaldi di Torino (macchine per costruzione di automobili).

31. N. Baranchetti di Torino (mot. e biciclette); 32. M. Bonard di Torino (mot. e biciclette); 33. Agenzia Italiana Pneumatici Michelin, Milano (gomme); 34. Spartaco Dobelli, Roma (vettura da 150 HP e accessori); 35. A. Tocarnier di Milano (pezzi staccati per automobili e biciclette); 36. Goorges Engel di Francoforte (modelli di automobili in miniatura e medaglie); 37. G. Carpignano di Torino (motociclette F. N. e accessori); 38. Emile Megevet di Ginevra (pezzi staccati e accessori); 39. Augusto Ferraris di Torino (motocicletta a cambio di velocità); 40. Robert Krassich di Vienna (pneumatici e fanali).

41. Bender e Martiny di Torino (pneumatici Gaulois); 42. Pesaro Manrogordato e C., Milano (vettura Diamond e accessori); 43. G. Pugliese, Milano (accessori); 44. Carlo Terresini, Padova (motore e biciclette Puch); 45. Giovanni Ducco, Torino (vettura elettromobile); 46. Attilio Gio., Torino (ciclo centrale); 47. S. Sinigaglia e C., Torino (tubi flessibili, accessori); 48. Biagio Quaranta di Torino (motoc. e accessori); 49. Società Mors di Parigi (automobili Mors); 50. Fratelli Carello di Torino (fanali).

51. Giuseppe Ferlini di Voghera (accessori); 52. Folzer di Rivarolo Ligure (lubrificanti); 53 Negroni di Milano (motocicli); 54. L. Oneglia di Torino (medicazioni di soccorso); 55. Ignazio Giuliani di Roma (aereostato dirigibile); 56. O. Pacini di Pistoia (aereostato); 57. Cesare Vassallo di Carrara



L'ingresso principale delle gallerie del Valentino a Torino, dove si terrà l'Esposizione Internazionale d'Automobili. (Fot. Ambrosio, Torino).

SAROLÈA

La Motocicletta trionfatrice del 1903

Rappresentanza per l'Italia:
MILANO - **SECONDO PRATI** - Via Cesare Correnti, 8

(deviatore aereostatico); 58. E. Balbi di Torino (La Vittoria); 59. Luigi Bardelli di Torino (costumi ed attrezzi); 60. E. Cerrutti di Torino (accumulatori).

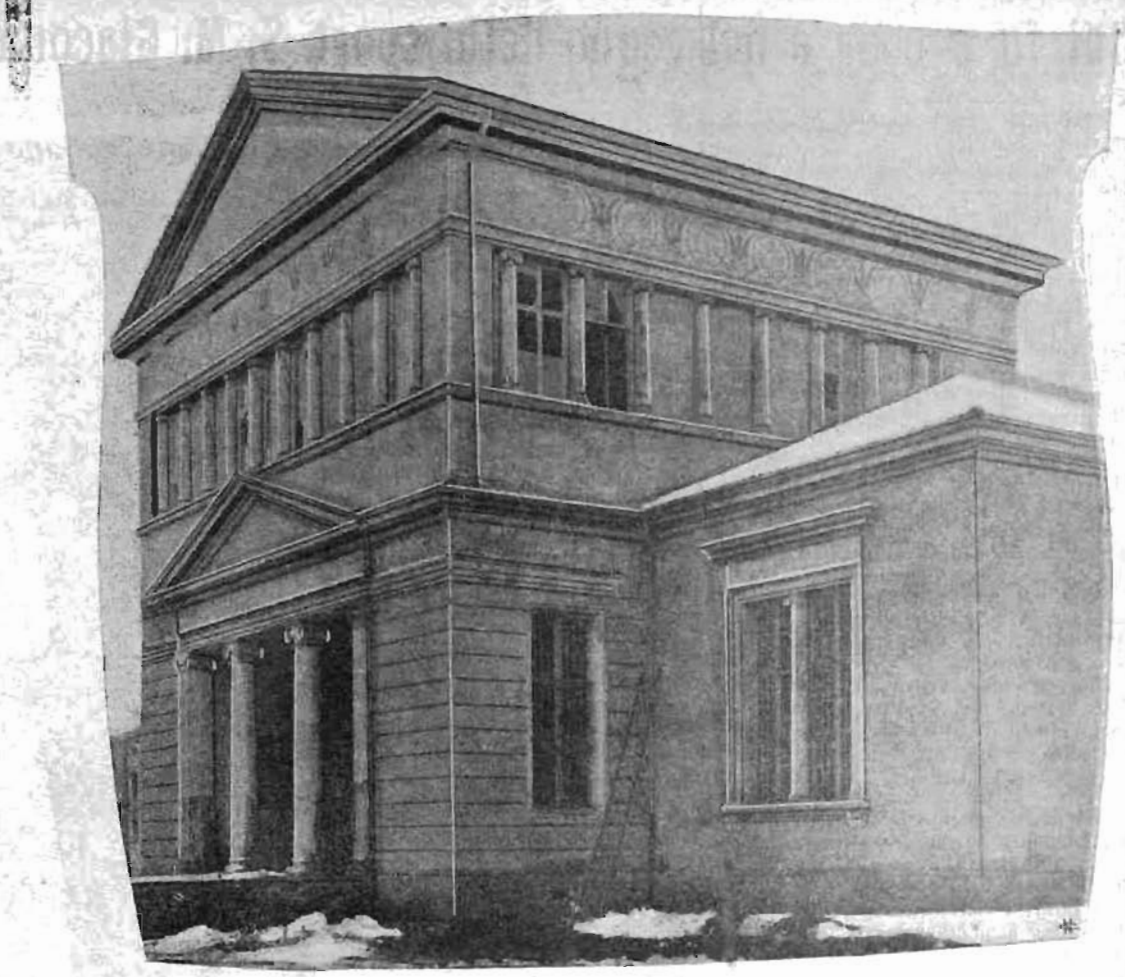
61. B. Rivella di Torino (costumi); 62. Alessandro Avogadro di Torino (motocicletta Knap); 63. Gazzera di Torino (motociclette Cardan); 64. Matteo Ceirano di Torino (automobili e chassis Ceirano); 65. Magnano e Zunini di Savona (canotti automobili Lozier); 65. Ing. Gervis, Torino (motori Mutel).

Sono dunque in totale 68 espositori che hanno risposto al nostro appello, fra i quali possiamo annoverare le più serie e importanti fabbriche nazionali, come la Fiat, Ceirano, Rosselli, Fraschini, Taurinia, Stucchi, Florentia, le più note fra le case estere, come la Mercedes, Panhard, Mors, Darracq, Gobron, Clément, Charron, De Dietrich, Rochet Schneider, De Dion, Martini, Serpollet, Oldsmobile, Hurtu, ecc.

Dal lato automobilismo quindi la nostra esposizione presenta un interesse tutto speciale poichè oltre ad offrire raccolte le migliori marche estere e nazionali, offrirà una collezione completa di tipi, dalla vetturetta leggera alla 150 HP di Dobelli, dalla vettura di lusso al *camiot* di trasporto, dalla vettura benzina a quella elettrica, a quella a vapore e infine veramente nuova e interessantissima si presenta la sezione che chiameremo dell'automobilismo militare, poichè oltre al treno automobile Renard, che ha costituito il *clou* dell'Esposizione di Parigi, i visitatori dell'Esposizione di Torino potranno ammirare le vetture elettriche del capitano Cantono, uno scienziato italiano, ben noto nel campo dell'elettricità e le cui vetture ebbero plauso e incoraggiamenti anche da S. M. il Re.

Come motociclette avremo una completa collezione dei tipi più conosciuti, dalla Rosselli alla Sarolèa, dalla Peugeot alla F. N., dalla Puch alla Wanderer, nè mancheranno le novità, come la Motocardan, la Republik, ecc. Interessanti saranno le mostre delle biciclette, fra cui saranno marche ben note, come la Stucchi, la Rambler, la Wanderer, la Styria, ecc., e veramente nuova e originale sarà la mostra dei canotti automobili fra cui figureranno i tipi presentati dalla Fiat, dalla Hurtu, dalla Lozier, da Serpollet, ecc. Nella sezione aereonautica, avremo tre invenzioni di italiani, l'aereostato dirigibile del signor Ignazio Giuliani di Roma, un pallone dirigibile ideato dal signor Ottaviano Pacini di Pistoia e un guide rope meccanico d'invenzione della scultore Cesare Vassallo di Carrara.

Come si vede, non mancherà di che soddisfare l'interesse e la curiosità dei visitatori che converranno numerosi a Torino in questa circostanza, tanto più che il Comitato direttivo sta elaborando un grandioso programma di festeggiamenti, destinato ad accrescere le attrattive e i risultati pratici di questa esposizione.



La facciata sud delle gallerie del Valentino sede dell'Esposizione. (Fot. Ambrosio).

Anzitutto il locale del Valentino sarà riscaldato, sfarzosamente illuminato e addobbato con buon gusto ed eleganza, vi sarà un servizio di *réstaurant* e *buffet* affidato ai noti Aschieri del Ristorante Molinari, il che vuol dire disimpegnato da perso e che sanno il loro mestiere e che fanno le cose bene. Una scelta orchestra suonerà ogni giorno dalle 16 alle 18 nella galleria centrale, che è così destinata a diventare per quindici giorni il punto di riunione del nostro mondo elegante, che vi si darà convegno pel *five o'clock tea*.

Ricevimenti, congressi, feste, esperimenti pratici, congressi e conferenze si alterneranno e si succederanno durante i quindici giorni che durerà l'Esposizione, per cui non mancherebbero, quando fossero necessarie, le scuse per un piccolo viaggio a Torino e una breve visita alle gallerie del Valentino.

N. C.

Le nostre società di Foot-ball

La Stampa Sportiva *inizia con questo numero una breve rassegna sulle più importanti società di foot-ball che esistono in Italia, nel duplice intento di segnalare le glorie dei nostri valenti giocatori e di additarne l'esempio alla gioventù i aliana perchè dia maggiormente le sue simpatie a questo sano, utile e div.rtentissimo gioco sportivo.*

N. d. R.

« *Milan Foot-Ball and Cricket Club* » *(1 squadra).*
Fowards (a terra): Pedroni, Joung, Cederna, Canfari, Gregoletto. — *Half-bachs:* Meschia, Walty, Angeloni. *Backs:* Kilpin, Suter. — *Goalkeeper:* Firpi.

A' tout seigneur, tout honneur... Spettava alle squadre di Genova e in particolar modo al « Genoa F. C. C. » di aprire questa « rassegna » che la *Stampa Sportiva* dedica ai *foot-ballers* italiani.

Infatti, terminate le gare per la Coppa di Torino, tranne un *match* del 27 dicembre a Milano che metteva alle prese le due seconde squadre del « Juventus F. C. » di Torino e del « Milan F. C. C. », andati a monte pel cattivo tempo i *matches* internazionali a Torino, tutto l'interesse dei Clubs italiani in questo scorcio di stagione si accentrò a Genova.

Apriva il fuoco, dopo un silenzio piuttosto lungo, la squadra della « S. G. Mediolanum » di Milano, che trionfava della «. S. G. Andrea Doria » con 4 *goals* (porte) a 1.

Poi fu la « Palla d'argento », premio circolante perpetuo, geniale e nuova istituzione del « Genoa Club ». La squadra di questo club e quella dell'« Andrea Doria » se la disputavano con un accanimento senza pari, facevano due volte *match* nullo; finalmente il « Genoa Club » vinceva con 6 *goals* a 2.

Sempre a Genova, al Velodromo del Bisagno, il 27 dicembre la 1ª squadra del « Juventus F. C. » di Torino, giocava contro una squadra mista delle due società genovesi; il *match* non diede risultati, ciascuna squadra avendo fatto 2 *goals*. La stessa squadra mista genovese era battuta il 1° gennaio dal « Club Athlétique » di Genova con 2 a 1; risultato che stupì molti sportsmen in Italia, i quali ricordavano che la stessa squadra svizzera, buona ma non di 1ª categoria, era stata battuta a Torino a Pasqua dalla seconda squadra del « Juventus » rinforzata di 3 elementi degli altri clubs. Difatti, nel secondo incontro internazionale del 3 gennaio, la squadra genovese fece assai meglio e rimase a punti pari.

Finalmente il 10 gennaio mentre il « Genoa Club » conservava la Palla d'argento contro il « Foot-ball Club Torinese » dopo un *match* disputato, un altro Club Torinese « l'Audace » si faceva battere dall' « Andrea Doria » con 4 a 0.

Ma se era doveroso cominciare la nostra serie con Genova, mancandoci le fotografie, Milano ci pare degnissimo di questo onore ed è appunto della squadra del « Milan F. C. C. » che possiamo dare una bella riproduzione.

***

Fondato, crediamo, nel 1899, questo Club ha visto indossare la sua divisa a striscie sottili rosse e nere, dai migliori individui che abbiano praticato il foot-ball in Italia. Anche ora Kilpin e Suter, il piccolo inglese e il grande svizzero, sono considerati come la miglior copia di « backs » che gioca in Italia. Ha avuto dei bravissimi giocatori esteri; ora ne ha molti italiani: Cederna, Pedroni, Canfari...; conta due squadre « sur pied »; molti giovani che sotto la guida del Kilpin lavorano e progrediscono. La sua squadra ha sempre fatto un bel gioco, corretto ed energico. Che dir di più? Ha vinto tre anni consecutivi la medaglia del Re; ha vinto il Campionato Italiano nel 1901; conta quest'anno vittorie, a Novara, ad Alessandria, a Venezia. Una volta la forza del « Milan Club » erano le splendide individualità esotiche; ora la squadra è pressochè tutta di italiani; nel cambio non ha perduto nulla; mi pare non gli si possa fare un miglior complimento.

sag.